

**Motor vehicle having an electronically controlled automatic transmission and a power parking brake**

Patent Number: ☐ US6256568  
Publication date: 2001-07-03  
Inventor(s): SIEPKER ACHIM (DE); EHRMAIER RUDOLF (DE); NEUNER JOSEF (DE)  
Applicant(s): BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG (US)  
Requested Patent: ☐ EP0972667  
Application Number: US19990353444 19990714  
Priority Number(s): DE19981031733 19980715  
IPC Classification: G06F17/00; G06F19/00; G06F7/00  
EC Classification: F16H63/48  
Equivalents: ☐ DE19831733

---

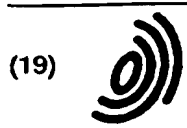
**Abstract**

---

A motor vehicle having an electronically controlled automatic transmission, which comprises a parking position, and a power parking brake. The parking position and the power parking brake are operable independently of one another. A redundant system is provided in that a device checks the parking position as well as the power parking brake with respect to its optional functioning and, in the event of an operating failure of one system, operates the respective other system to take over the function of the failed system

---

Data supplied from the esp@cenet database - I2



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) EP 0 972 667 A1

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
19.01.2000 Patentblatt 2000/03

(51) Int. Cl.<sup>7</sup>: B60K 41/26

(21) Anmeldenummer: 99113018.8

(22) Anmeldetag: 06.07.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE  
Benannte Erreichungsstaaten:  
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 15.07.1998 DE 19831733

(71) Anmelder:  
Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft  
80788 München (DE)

(72) Erfinder:  
• Ehrmaier, Rudolf  
81927 München (DE)  
• Siepker, Achim  
82194 Gröbenzell (DE)  
• Neuner, Josef  
83064 Raubling (DE)

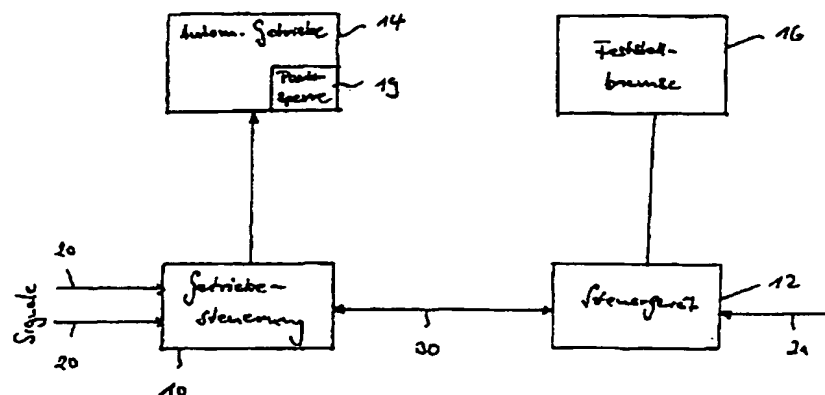
(74) Vertreter:  
Wesel-Mair, Julia (DE) et al  
Bayerische Motoren Werke AG  
Patentabteilung AJ-3  
D-80788 München (DE)

(54) **Kraftfahrzeug mit einem elektronisch gesteuerten Automatikgetriebe und einer fremdkraftbetätigten Feststellbremse**

(57) Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug mit einem elektronisch gesteuerten Automatikgetriebe (14), welches eine Parksperre (19) umfaßt, und einer fremdkraftbetätigten Feststellbremse (16), wobei die Parksperre (19) und die fremdkraftbetätigte Feststellbremse (16) unabhängig voneinander betätigbar sind.

Problematisch ist der Ausfall jeweils eines Systems.  
Zur Lösung dieses Problems wird ein redundantes

System dadurch geschaffen, daß eine Einrichtung vorgesehen ist, die sowohl die Parksperre (19) als auch die fremdkraftbetätigte Feststellbremse (16) auf ihre einwandfreie Funktion hin überprüft und bei einem Funktionsausfall des einen System das jeweils andere System betätigt.



EP 0 972 667 A1

## Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug mit einem elektronisch gesteuerten Automatikgetriebe, welches eine Parksperre umfaßt, und einer fremdkraftbetätigten Feststellbremse gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

[0002] Aus der DE 39 29 286 A1 ist ein Automatikgetriebe für Kraftfahrzeuge bekannt, bei dem die einzelnen Fahrstufen, beispielsweise P, R, N und D, elektronisch gesteuert eingelegt werden. Hierbei ist ein Bedienelement zur Anwahl der einzelnen Fahrstufen nicht mehr mechanisch mit dem Getriebe verbunden, sondern wirkt lediglich als elektrisches Schaltelement zur Anwahl der gewünschten Fahrstufe. Bei Betätigung des Bedienelements werden elektrische Kontakte geschlossen, deren Schaltimpulse von einem elektronischen Steuergerät verarbeitet und in entsprechende Befehle an die Stellglieder für die Fahrstufenauswahl und für die Gangschaltung umgewandelt werden. Wird mittels des Bedienelements die Fahrstufe P (Parksperrenposition) angewählt, werden Stellglieder in Form einer Sperreinrichtung aktiviert, um eine Parksperre einzustellen.

[0003] Aus der DE 196 25 019 ist ein elektronisch gesteuertes Automatikgetriebe bekannt, welches eine Parksperrenposition automatisch, abhängig von bestimmten Betriebsbedingungen einstellt, z. B. wenn die Fahrgeschwindigkeit des Kraftfahrzeugs gleich Null ist und der Zündstromkreis mit dem Zündschlüssel unterbrochen wurde. Auch hierbei wird eine Sperreinrichtung in Form eines Elektromagneten als Stellglied verwendet.

[0004] Aus der US 4,892,014 ist eine elektrische Steuerung für ein Automatikgetriebe bekannt, bei dem eine Steuereinheit eine Parkbremse automatisch dann aktiviert, wenn zuvor die Parksperre wirksam eingelegt wurde. Die Parksperre wird erst dann wieder automatisch gelöst, wenn eine Reihe von Bedingungen erfüllt sind.

[0005] Problematisch bei diesen bekannten elektronisch gesteuerten Automatikgetrieben ist es, wenn entweder die Parksperre oder aber die Parkbremse funktionsunfähig wird und ausfällt.

[0006] Aufgabe der Erfindung ist es, ein Kraftfahrzeug mit einem elektronisch gesteuerten Automatikgetriebe anzugeben, bei dem die Funktion der Parksperre bzw. der fremdkraftbetätigten Feststellbremse auch dann erfüllt werden kann, wenn das entsprechende System ausfällt.

[0007] Diese Aufgabe wird durch die im Anspruch 1 angegebenen Merkmale gelöst.

[0008] Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen definiert.

[0009] Erfindungsgemäß stellen sowohl die Parksperre als auch die fremdkraftbetätigte Feststellbremse ein zu dem anderen System jeweils redundantes Systems dar, welches im Fehlerfall die Funktion des

jeweils anderen Systems übernehmen kann. Dadurch ist das Kraftfahrzeug in jedem Fall gegen Wegrollen gesichert. Ferner kann auf diese Weise im Normalbetrieb weiterhin die gesamte Funktionalitätsbreite sichergestellt werden, die durch diese beiden Systeme gegeben ist. Fällt ein System aus, so übernimmt das jeweils andere System dessen Funktion. Der Fahrer selbst muß sich keine Gedanken darüber machen, ob er das Fahrzeug mit der Parksperre oder der Feststellbremse zu sichern hat.

[0010] Die Erfindung wird nachfolgend anhand eines Ausführungsbeispiels und mit Bezug auf die beiliegende Zeichnung näher beschrieben. Die einzige Zeichnung zeigt eine Schemaskizze einer Getriebesteuerung und eines Steuergeräts der Feststellbremse, die miteinander in Verbindung stehen.

[0011] Gemäß der einzigen Figur ist in einem nicht dargestellten Fahrzeug eine Getriebesteuerung 10 vorgesehen, welches ein Automatikgetriebe 14 entsprechend vorgegebener Signale 20 sowie einem vorgegebenen Getriebealgorithmus steuert. Das Automatikgetriebe 14 umfaßt eine Parksperre 19, mit einer an sich bekannten Funktion. Im vorliegenden Fall ist eine automatisierte Parksperre (Auto-P) vorgesehen. Bei der automatisierten Parksperre wird die Parksperre im normalen Betrieb dann aktiviert, wenn einerseits die Fahrzeuggeschwindigkeit  $v$  im wesentlichen Null ist und andererseits entweder der Schlüssel abgezogen ist, der Motor aus, die Zündung aus, die Stellung des Wahlhebels in Position D oder R ist oder der Gangwählhebel auch nach einer Zeit  $\Delta t$  in Position N ist.

[0012] Parallel ist eine fremdkraftbetätigte Feststellbremse 16 vorgesehen, die von einem Steuergerät 12 angesteuert wird. Die Feststellbremse 16 erlaubt einen Komfort- oder automatisierten Betrieb, wobei sie beim Anfahren automatisch gelöst und beim Anhalten ( $v = 0$ ) wieder angezogen wird.

[0013] Durch Betätigen eines separaten, nicht dargestellten Tasters kann die Feststellbremse manuell gelöst und gleichzeitig in eine Handbetätigung umgeschaltet werden.

[0014] Die Getriebesteuerung 10 und das Steuergerät 12 stehen über eine Leitung 30 miteinander in Verbindung. Über diese Leitung 30 kommunizieren beide Vorrichtungen 10, 12 miteinander. Jede Vorrichtung überprüft kontinuierlich die eigene Funktionsfähigkeit.

[0015] Alternativ könnte auch jede Vorrichtung die Funktionsfähigkeit des jeweils anderen Systems prüfen.

[0016] Taucht bei einem System, also bei der Parksperre 19 oder der Feststellbremse 16 eine Betriebsstörung auf, so wird dies der Getriebesteuerung 10 bzw. dem Steuergerät 12 übermittelt. Das jeweils andere Gerät erkennt die Betriebsstörung und aktiviert daraufhin entsprechend der Vorgabe an das andere System das eigene System.

[0017] Mit anderen Worten wird die fremdkraftbetätigte Feststellbremse 16 dann aktiviert, wenn die automatisierte Parksperre 19 betätigt werden müßte, jedoch

bei dieser eine Funktionsunfähigkeit vorliegt. Andererseits springt die automatisierte Parksperre 19 dann ein, wenn die fremdkraftbetätigte Feststellbremse 16 aktiviert werden müßte, bei dieser aber eine Fehlfunktion vorliegt. Insofern übernimmt im Fehlerfall ein System die Funktion des jeweiligen anderen Systems, so daß eine Redundanz gegeben ist. 5

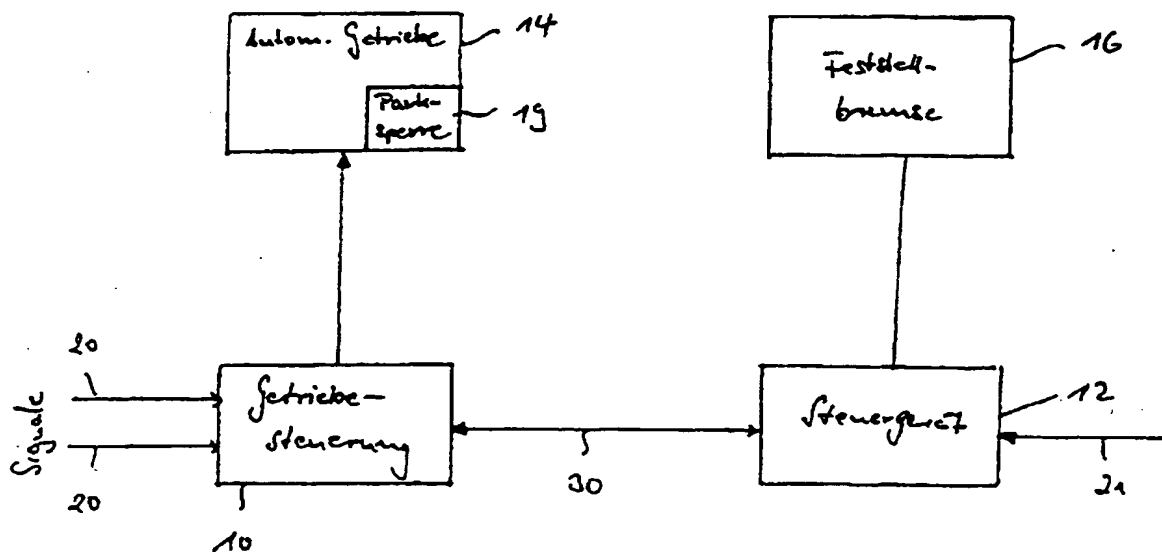
[0018] Mit der vorgenannten Erfindung wird auf einfache und kostengünstige Weise die Fahrzeugsicherheit gewährleistet und ohne zusätzlichen Hardwareaufwand ein redundantes System geschaffen. 10

#### Patentansprüche

1. Kraftfahrzeug mit einem elektronisch gesteuerten Automatikgetriebe, welches eine Parksperre umfaßt, und einer fremdkraftbetätigten Feststellbremse, wobei die Parksperre und die fremdkraftbetätigte Feststellbremse unabhängig voneinander betätigbar sind, 15  
dadurch gekennzeichnet, 20  
daß eine Einrichtung vorgesehen ist, die sowohl die Parksperre als auch die fremdkraftbetätigte Feststellbremse auf ihre einwandfreie Funktion hin überprüft und bei einem Funktionsausfall des einen System das jeweils andere System betätigt. 25
2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, 30  
dadurch gekennzeichnet, 30  
daß die Einrichtung in zweiteiliger Form vorliegt und je eine Form in der Parksperre und der fremdkraftbetätigten Feststellbremse integriert ist.
3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1 oder 2, 35  
dadurch gekennzeichnet, 35  
daß die Parksperre eine automatisierte Parksperre ist.
4. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 3, 40  
dadurch gekennzeichnet, 40  
daß die Einrichtung eine elektronische Getriebesteuerung zum Betrieb des Getriebes und ein Steuergerät zum Betrieb der fremdkraftbetätigten Feststellbremse umfaßt, die beide miteinander in Verbindung stehen und ständig Informationen über den jeweiligen Betriebsstatus und die einwandfreie Funktion des jeweils zugehörigen Systems austauschen. 45

50

55





Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			EP 99113018.8
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 7)
A	US 4 281 736 A (LIZZIO) 04. August 1981 * Zusammenfassung *	1	B60K41/26
A	US 4 768 610 A (PAGEL ET AL.) 06. September 1988 * Zusammenfassung *	1	
A	US 5 415 467 A (UTZ ET AL.) 16. Mai 1995 * Zusammenfassung *	1	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 7)
			B60K
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort WIEN		Abschlußdatum der Recherche 30-08-1999	Prüfer HENGL
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet</p> <p>Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie</p> <p>A : technologischer Hintergrund</p> <p>O : nichtschriftliche Offenbarung</p> <p>P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</p> <p>E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist</p> <p>D : in der Anmeldung angeführtes Dokument</p> <p>L : aus andern Gründen angeführtes Dokument</p> <p>&amp; : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EP 4 form 1503 03 82

ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR. EP 99113018.8

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der in obengenannten europäischen Recherchenbericht  
 angeführten Patentedokumente angegeben.  
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der EPTOOS-INPADOC-Daten am 6. 9.1999  
 Diese Angaben dienen zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

In Recherchenbericht angeführtes Patentedokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
US A	4281736	04-08-1981	keine		
US A	4763310	06-09-1988	DE A1	3621247	10-03-1988
			DE C2	3621247	09-01-1992
US A	5415467	16-05-1995	DE A1	4236240	28-04-1994
			JP A2	6199214	19-07-1994

Bezüglich näherer Einzelheiten zu diesem Anhang siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamtes, Nr. 12/82.